Dosier de PANAMA PORTS

La Saga de la Sumisión de Mulino a Trump, sobre la supuesta "maligna" influencia china en el Canal





SUNTRACS
Sindicato Único Nacional de Trabajadores de la Industria de la Construcción y Similares

Dosier de Panama Ports Company (PPC)

La saga de la sumisión del Gobierno de Mulino a Trump sobre la supuesta "maligna" influencia china en el canal

Este no es un análisis jurídico; el debate en ese ámbito se viene desarrollando desde hace casi 30 años y no se salda con el reciente fallo de la Corte Suprema de Justicia (CSJ) del pasado 29 de enero, incluido si los puertos los debe operar el Estado o corporaciones internacionales, o si son válidos los contratos ley que otorgan seguridad jurídica, trato especial y privilegios a inversionistras y empresas en detrimento de los intereses nacionales a cambio de coimas para los altos funcionarios.

Nuestra posición es clara: por su importancia estratégica, los puertos son panameños y deben ser operados y controlados por el Estado. Lo que sí podemos adelantar es que este fallo es político, como lo fue fallo a solo dos días de las elecciones del 5 de mayo de 2024, que permitió a Mulino correr como candidato a la Presidencia de la República contraviniendo el Código Electoral y preceptos constitucionales, lo que explica el carácter ilegítimo de este Gobierno autoritario.

Ambos contratos-ley, mina y puertos, fueron productos de chantajes, presiones y amenazas, esta vez provenientes del pedófilo y genocida de Trump y de los grupos oligarcas locales que se frotan las manos viendo ahora una nueva oportunidad de hacerse parte de otro gran negociado. Obvio que subyacía el temor de los magistrados de perder sus privilegios y visas para viajar a Estados Unidos de oponerse a las directrices del imperio y de los grupos de poder, cosa que se sabe es impensable ante la falta de dignidad que los corroe a ellos y a otras autoridades.

Lo que veremos es la impresionante velocidad de cómo se desarrollan los acontecimientos en la época actual y de cómo el comportamiento de los gobernantes, que se mueven como títeres, nos envuelve en los peligrosos enfrentamientos de los grandes polos del poder económico mundial por intereses geopolíticos, comprometiendo la neutralidad del canal y la seguridad de todos los panameños.

Los puertos internacionales en las entradas del canal siempre fueron motivo de controversia entre Panamá y Estados Unidos. Incluso, una vez firmado el tratado Hay-Bunau Varilla, personajes como Eusebio Morales levantaron su voz contra la interpretación unilateral de Estados Unidos de dichos tratados.

"En el tratado de 1903 se estableció que Panamá le cedía a Estados Unidos una zona para la construcción y operación del canal, a excepción de 'las ciudades de Panamá y Colón y los puertos adyacentes'. Estados Unidos, entonces, interpretó que "los puertos adyacentes" de la ciudad de Panamá eran aquellos comprendidos entre la punta Chiriquí y la punta Paitilla. Bajo este supuesto, el 25 de junio de 1904, el secretario de Guerra de Estados Unidos, William H. Taft, renombró el puerto La Boca con el nombre de Ancón, "lo designó como uno de los puertos de la Zona, lo abrió al comercio internacional y estableció una aduana que cobraría los mismos aranceles de importación que otros puertos estadounidenses".

"Como explica la historiadora Marixa Lasso en su magnífica obra: "Historias perdidas del Canal de Panamá", esta interpretación resultó absurda para el Gobierno panameño, porque los puertos de Panamá y Colón eran de hecho las entradas mismas del canal, y porque la pretensión de Estados Unidos de gobernar como país soberano estos puertos constituía, además de una afrenta, una ignorancia enorme sobre la relación histórica de Panamá con el mar y el comercio internacional." (La Estrella de Panamá, Ana Teresa Benjamín, 10 de febrero de 2025).

"Los panameños entendían que los puertos eran solo la última manifestación de cuatrocientos años de historia que llevaba el istmo como puerto internacional (...). No había nada en la historia

de Panamá que pudiera haber preparado a sus ciudadanos para la peculiar interpretación estadounidense del convenio (Hay-Bunau Varilla), que le quitaría a Panamá sus puertos internacionales y convertiría a la Zona en un territorio sin panameños". Marixa Lasso, en su obra sobre la expulsión de unos 40 mil panameños de esas tierras por razones discriminatorias meramente raciales y la desaparición de numerosas comunidades o pueblos luego de la construcción del canal interoceánico, no necesariamente sumergidos por las aguas como se pensó por mucho tiempo.

A raíz de los tratados Torrijos-Carter firmados en 1977, luego de la larga lucha del pueblo por su soberanía, incluido el glorioso episodio de enero de 1964, en octubre de 1979 los puertos pasaron al control de Panamá.

Para Trump, hoy presidente de Estados Unidos, eso fue un regalo. Su visión, en el marco de la nueva Doctrina Monroe o "Donroe", es que estos son un activo estratégico vital y una de sus prioridades de seguridad nacional en lo que considera su patio trasero, llegando a presionar por la revisión de la gestión portuaria e impedir lo que denomina la maligna influencia china en el canal, lo que constituye el transfondo real del fallo de la CSJ.

El comienzo, 1997.

Es importante recordar que cuando se aprueba este contrato, la empresa Hutchinson tenía sede en Hong Kong y su jurisdicción recaía en Gran Bretaña y no en la República Popular China.

El contrato se adjudicó y firmó en 1997 bajo la administración PRD de Ernesto Pérez Balladares (en verdad, Pérez González, apellidos que serían un insulto para los del abolengo de su consorte, Boyd Preciado), aprobado por la Asamblea de Diputados del periodo y ahora, al igual que la mina, han sido declarados inconstitucionales y señalados como leoninos, como los son seguramente los del ferrocarril, INTEL, IRHE, Corredores, telefonía celular, concesión de Medcom, ventas de Cable Onda e ingenios estatales, estos últimos que favorecieron, entre otros, a Martinelli, Virzy y al actual contralor Bolo



Ernesto Pérez Ginzález

Flores, reconocidos truhanes de cuello blanco hoy interesados en el negocio del etanol, durante el festín privatizador o la Fiesta del Chivo, o mejor dicho, la Fiesta del Toro, o sea, Pérez Balladares González Revilla. El ministro de Economía en ese entonces era Guillermo Chapman, padre del hoy ministro Felipe Chapman. Como ha sucedido desde 1903, los apellidos no cambian, solo los personajes en distintas generaciones.

En ese mismo periodo de Gobierno, Manzanillo International Terminal (MIT), una sociedad conjunta entre Carrix Inc. y las familias panameñas Motta y Heilbron, inició operaciones en 1995 y creció hasta convertirse en una de las terminales de transbordo más grandes de la región.

En ese mismo gobierno, en 1996, el Contrato-Ley para el puerto de Colon Container Terminal (CCT), administrado por Evergreen en Panamá, fue aprobado, otorgándole la concesión para el desarrollo de la terminal en Coco Solo, la cual posteriormente ha tenido extensiones y confirmaciones de contratos, incluyendo una prórroga importante para su operación.

En 1997, "el empresario argentino Samuel Liberman logra que el gobierno panameño le otorgara la concesión N.012-97 a su empresa Parque Industrial Marítimo de Panamá, S.A.

(PIMSA), que incluía la finca de tanques de Arraiján, además de las tuberías de petróleo y sus servidumbres, los muelles uno y dos, más otros equipos en la antigua base naval de Rodman, en la entrada del Canal de Panamá en el Pacífico. Liberman debía realizar inversiones por $50 millones."

Según funcionarios del Ejecutivo, Liberman logró entablar amistad con Gabriel Btesh (cercano a Martinelli) y, "lejos de que el gobierno lo apretara por no haber invertido lo pactado o que rescindiera lo concesionado, en abril reciente logró que el gobierno de Martinelli le aprobara un contrato de compra-venta de los polígonos uno, cinco y seis que ya tiene en concesión (18.7 hectáreas), por 22.4 millones de dólares. Para justificar la venta, el MEF de De Lima adujo que Liberman y PIMSA habían invertido $143.8 millones", cosa que no ocurrió. (La Estrella de Panamá, 29 de julio de 2014).

"Aparte de lo logrado por Liberman y PSA, la empresa Serviamerica Corp. logró que el gobierno le concesionara 12 hectáreas, también en Rodman, para 'el desarrollo de un puerto multimodal'". (La Estrella de Panamá, 29 de julio de 2014).

"No hubo licitación de por medio, sino la relación con gente bien conectada. Igual suerte tuvo la sociedad Port & Harbour Marine Services, Corp, que logró una concesión de 9.5 hectáreas justo al frente de Rodman, también para un muelle multipropósito denominado Mystic Rose y por el cual se haría una inversión de no menos de $17 millones. La concesión es por 20 años" (Estrella de Panamá, julio 2014).

Durante el gobierno de Ernesto Pérez Balladares (1994-1999), se otorgaron concesiones privadas para la construcción y operación de los corredores Norte (Pycsa) y Sur (ICA) en Panamá, buscando mejorar la movilidad sin deuda pública directa. Estas empresas mexicanas financiaron las obras recuperando su inversión mediante peajes. Posteriormente, el Estado recompró estas concesiones que se había establecido que en un futuro serían gratuitos, pero se seguirá cobrando hasta el 2058 al menos, por decisión del Gobiernode Mulino.

Sobre el caso de Panama Ports, en la campaña de 2009 que resultó triunfador Martinelli, Ernesto Pérez Balladares, quien hoy defiende a la secretaria general del PRD, precisamente Herrera, "rechazó el señalamiento de la candidata presidencial por el Partido Revolucionario Democrático (PRD) Balbina Herrera, quien sugirió que las antiguas centrales azucareras fueron 'regaladas' a los operadores privados' (Estrella de Panamá, 21 de noviembre de 2008.)

"Según Pérez Balladares, las declaraciones de Herrera se dan al calor de la campaña electoral, por lo que aclara que las licitaciones para la venta de las centrales azucareras fueron pospuestas en varias ocasiones, empujadas por la disminución del precio internacional del azúcar y la crisis financiera internacional conocida como 'el efecto tequila', que también se constituyó en un factor exógeno que presionó negativamente este proceso". (Estrella de Panamá)

"Luego de tres llamados fallidos, la venta del ingenio La Victoria, presidida por el entonces ministro de Hacienda y Tesoro, Miguel Heras Castro, se realizó con fecha 11 de noviembre con la presencia de un solo proponente", se explica en la nota. (Estrella de Panamá)

"En aquella oportunidad se ofertó 6.5 millones de dólares, una cifra menor a la que el Estado pretendía conseguir: 17 millones de dólares". (Estrella de Panamá)

"Heras, añade la nota, cerró un proceso de negociación e incrementó el precio a 10.5 millones de dólares y la Victoria fue adjudicada a la empresa de capital nacional La Veragüense. Alanje, por su parte, fue vendida directamente por 5.3 millones de dólares porque dicho ingenio, a diferencia de La Victoria, poseía menos tierras". (Estrella de Panamá)

"Las ofertas para la adquisición de Alanje quedaron por debajo de la propuesta del empresario Anel Flores, que presentó 5.3 millones de dólares, mientras que La Purísima (colombiana) en ese momento propuso 5 millones y Corporación Veragüense, 4.5 millones de dólares", se explica. (Estrella de Panamá)

Así se arreglaban como siempre las licitaciones



Mulino con Sola en julio de 2024.

para que quedaran en manos de integrantes de los círculos de poder, de esta oligarquía rentista y parásita. Es toda una larga historia de atracos a la nación panameña.

Antes del fallo de inconstitucionalidad, similar a lo ocurrido con la mina, ambos gestionados por Pérez González, este contrato pasó por 6 gobiernos (Pérez, Moscoso, Torrijos, Martinelli, Varela y Cortizo); fueron negociadas su renovación, adendas, porcentajes, a pesar de que se venía advirtiendo que contrariaba la Constitución y los intereses nacionales.

29 de julio de 2024.

A menos de un mes de su toma de posesión, Mulino recibió en Panamá al posteriormente presidente de la Cámara Marítima Federal de Estados Unidos, Louis Ernest Sola, quien estuvo acompañado por Daniel Maffei. Mulino y Sola eran viejos conocidos. Siendo ministro de Seguridad, Mulino aprobó casi regaladas más de 11.3 hectáreas de fondo marino y 2.3 en tierra firme en la isla Flamengo, donde se pretendía desarrollar una base aeronaval para que Sola dsola2.jpg un proyecto de marina en Amador. Solo estaba ligado a la élite económica; su exesposa y mujer son panameñas y él es de familia zoniana. Fue el que le vendió el yate Centuria al expresidente Juan Carlos Varela, con dinero de las coimas de Odebrecht, cuyo juicio o nuevo show se está celebrando en estos días.

Sola sostuvo reuniones con Mulino, José Ramón Icaza, ministro de Asuntos del Canal; Ricaurte Vásquez, administrador de la ACP; Luis Roquebert, administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), y Juan Carlos Navarro, ministro de Ambiente (Miambiente). Mulino se comprometió con Sola a desarrollar una auditoría a Panama Ports para con ello justificar la rescisión de su contrato.

20 de enero de 2025.

Donald Trump asume la presidencia de Estados Unidos por segunda ocasión. En su discurso se refirió a Panamá en este sentido:

"El presidente McKinley enriqueció enormemente a nuestro país mediante aranceles y talento (era un hombre de negocios nato) y le dio a Teddy Roosevelt el dinero para muchas de las grandes obras que hizo, incluyendo el Canal de Panamá, que insensatamente se le ha otorgado a Panamá después de que Estados Unidos (piensen en esto) gastara más dinero que nunca en un proyecto y perdiera 38.000 vidas en la construcción del Canal de Panamá."

"Hemos sido tratados muy mal con este regalo absurdo que nunca debió haberse hecho, y la promesa que nos hizo Panamá se ha roto."

"El propósito de nuestro acuerdo y el espíritu de nuestro tratado se han violado por completo. Los buques estadounidenses están pagando tarifas excesivas y no reciben un trato justo de ninguna manera. Y eso incluye a la Armada de los Estados Unidos."

"Y, sobre todo, China opera el Canal de Panamá. Y no se lo dimos a China. Se lo dimos a Panamá, y lo estamos recuperando."

El mismo día del discurso de Trump, la página web de la Contraloría informó:

"El Contralor General de la República, Anel Flores, acudió a la Autoridad Marítima de Panamá, con el objetivo de notificar al administrador de la AMP, Luis Roquebert, del inicio de una auditoría financiera y de cumplimiento a Panama Ports Company, principal concesionaria de puertos del país."

"Luego el contralor acompañó al grupo de auditores encargados de realizar la auditoría al contrato entre el Estado y la sociedad Panama Ports Company para el desarrollo, operación, administración y dirección de las terminales portuarias de contenedores y sus respectivas adendas, para el periodo del 2 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2024."

21 de enero de 2025.

En enero de 2025, el presidente de Panamá, José Raúl Mulino, se reunió con el CEO de A.P. Moller - Maersk, Vincent Clerc, en el Foro Económico Mundial en Davos, Suiza, para abordar la modernización de la infraestructura portuaria y fortalecer la competitividad logística del país. La delegación panameña incluyó al asesor logístico Alberto Alemán Zubieta, el mismo que, siendo Administrador del Canal, el consorcio Grupo Unidos por el Canal, que encabezó la española Sacyr, envuelta en varios escándalos de corrupción, que integró su empresa CUSA, se adjudicó la Ampliación del Canal; el encubridor de los Panama Papers, por lo cual mantuvo diferencias con la Comisión Internacional presidida por el Premio Nobel Joseph Stiglitz, quien consideró irremediable esta oligarquía corrupta; y el impoluto presidente y director de Laboratorios Clínicos Especializados Vidatec, S.A., la empresa de la vacunación clandestina en la pandemia del Covid-19.

El contralor Anel Flores anunció una auditoría a la concesión de PPC el mismo día que el secretario de Estado, Marco Rubio, anunció su viaje a Panamá, el 21 de enero de 2025, y un día después de la toma de posesión de Trump.

28 de enero de 2025.

El 23 de enero, solo tres días después del discurso de Trump, se anunció que el Comité de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado, presidido por el senador republicano Ted Cruz, convocaba una audiencia para discutir el impacto del Canal de Panamá en la seguridad y el comercio de Estados Unidos.

El senador Cruz, quien posteriormente visitó el canal siendo recibido cálidamente por el administrador Ricauter Vásquez, como recibió a Rubio y a otros, acusó a Panamá de tratar de manera injusta a su país: "Estados Unidos pagó y construyó el Canal de Panamá, pero Panamá está tratando a Estados Unidos de manera injusta y cediendo el control de infraestructuras claves a China. Espero que esta audiencia informe mejor a los miembros del Comité de Comercio sobre los desafíos que enfrenta la industria marítima, el alcance de la influencia extranjera en Panamá y cómo el gobierno panameño puede



Mulino y Rubio.

estar incumpliendo sus obligaciones en virtud del Tratado de Neutralidad".

En dicha audiencia estuvo como testigo Louis Sola, quien afirmó en su intervención que Panama Ports Company (PPC) bloquea el canal cada vez que un barco ingresa a sus puertos.

2 de febrero de 2025.

A solo 13 días del discurso de Trump, el secretario de Estado de Estados Unidos, Marco Rubio, en su primer viaje al extranjero, visitó a Panamá para reunirse con Mulino, en medio de protestas de los movimientos sociales. Vale recalcar que 10 días después de esa visita, el 12 de febrero, Mulino arreció la represión, los ataques e inició el lawfare o guerra jurídica contra las organizaciones populares, especialmente contra el SUNTRACS, en lucha contra la nefasta Ley 462 de la Seguridad Social.

Durante su estadía en nuestro país, medios internacionales informaron que Rubio exigió de Panamá "cambios inmediatos" a lo que él llamó la "influencia y control" de China sobre el Canal de Panamá.

"El principal diplomático de Estados Unidos dijo que Panamá debe actuar o Estados Unidos tomaría las medidas necesarias para proteger sus derechos bajo un tratado entre los dos países."

Por su parte, Mulino dijo en una conferencia de prensa ese domingo 2 de febrero que su gobierno no renovaría un acuerdo con China sobre su iniciativa de la Ruta de la Seda firmado en 2017, cuando Panamá estableció relaciones diplomáticas con la República Popular de China.

3 de febrero de 2025.

El medio internacional Bloomberg asegura que

Panamá prometió libre tránsito a los buques de guerra de Estados Unidos durante el encuentro. El 6 de febrero el gobierno negó esa afirmación, y lo ha hecho repetidamente. Sin embargo, ha circulado información de que ese pago de esos peajes sale del Ministerio de Seguridad. Pero Chapman, quien dijo no saber nada al respecto, señaló que el tema lo llevan directamente el presidente José Raúl Mulino y el ministro de Seguridad, Frank Ábrego, y "que hasta donde él sabe todo se ha manejado con transparencia, sin atajos y sin misterios".

4 de marzo de 2025.

Un consorcio de inversores liderado por el gigante BlackRock acordó comprar los puertos de Balboa y Cristóbal en el Canal de Panamá que pertenecen a la firma china CK Hutchison, con sede en Hong Kong.

El acuerdo comercial llega semanas después de que el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, amenazara al gobierno panameño con recuperar el control del canal que el país centroamericano tiene desde 1999.

CK Hutchison informó que recibiría alrededor de US$19.000 millones gracias al acuerdo comercial

28 de marzo de 2025.

Según CNN:

El acuerdo, liderado por BlackRock —la gestora de activos más grande del mundo con un enorme fondo de US$ 11,6 billones en activos— fue anunciado a principios de este mes y fue considerado una forma de aliviar las tensiones en la región. BlackRock acordó liderar un grupo que compraría la participación mayoritaria de la firma hongkonesa CK Hutchison en otros 43 puertos de todo el mundo, que abarcan 199 atracaderos en 23 países.

Sin embargo, el departamento antimonopolio de la administración estatal china para la regulación del mercado emitió un comunicado este viernes en el que indicó que ha iniciado una investigación sobre el acuerdo "de conformidad con la ley para proteger la competencia leal en el mercado y salvaguardar el interés público".

Tras dicho anuncio, CK Hutchinson decidió que "no se firmará oficialmente el acuerdo sobre los dos puertos panameños la próxima semana", según un informe del South China Morning Post, que cita a una fuente cercana a la firma de Hong Kong..

2 de abril de 2025.

Según cable de AP:

"APM Terminals, una filial del conglomerado danés Maersk, informó el miércoles que adquirió la empresa que opera el Ferrocarril del Canal de Panamá, alguna vez en manos de Estados Unidos, que se dedica principalmente a la actividad de carga entre los océanos Pacífico y Atlántico."

"La operadora portuaria anunció en un comunicado divulgado en su página de internet la transacción a la que llegó con la Canadian Pacific Kansas City Limited (CPKC) y Lanco Group/MiJack, operadores de la línea ferroviaria de 76 kilómetros adyacente al canal."

"El gigante naviero Maersk es considerado uno de los principales usuarios del Canal de Panamá y del ferrocarril, el cual emergió con fuerza como una alternativa para el transporte de contenedores a raíz de la sequía que obligó a restringir el tránsito por la crucial vía marítima comercial en 2023 y 2024."

7 de abril de 2025

Víspera de la llegada del Secretario de Defensa o Guerra de Estados Unidos, Pete Hegseth, a Panamá, la página web de la Contraloría informó:

Tras una exhaustiva revisión de la situación financiera y contractual de la empresa Panamá Ports Company (PPC), el Contralor General de la República, Anel Flores, anunció que Panamá debió haber recibido 1,337 millones de dólares por concepto de concesiones portuarias durante los últimos 24 años, pero solo ingresaron 483 millones."

"A esto se suman otros 349 millones de dólares debido a sacrificios fiscales, que incluyen impuestos de dividendos no pagados y beneficios otorgados a las empresas concesionarias."

"Entre los hallazgos adicionales, se destaca que desde 2010 no se han revisado los precios de los movimientos de los TEUS (contenedores), lo que generó una brecha de 449 millones de dólares a favor de PPC y en detrimento de los intereses del Estado panameño."

9 de abril de 2025.

El 8 de abril llega a Panamá para la firma de un memorando de entendimiento con Panamá, sobre bases militares yanquis y presencia y ejercicios de soldados estadounidenses en nuestro territorio, el Secretario de Defensa (Guerra) de Estados Unidos, Pete Hegseth.

En su discurso en el acto de la firma con Frank Ábrego, ministro de Seguridad, el 9 de abril, Hegseth señaló: "Estamos ayudando a recuperar el Canal de Panamá de la influencia comunista china. Al igual que nuestros socios en América Central y del Sur, Estados Unidos quiere un hemisferio seguro, próspero y lleno de naciones soberanas."

"Y desde el Departamento de Defensa, ya sea en nuestro viaje al Indo-Pacífico, Filipinas, Japón, Guam y otros lugares, o aquí en el Canal de Panamá y con nuestros socios panameños, estamos enfrentando la influencia maligna de China. Simplemente, estamos diciendo que un Estados Unidos fuerte, que frena esa influencia en nuestro propio patio, en nuestro hemisferio, es bueno para nosotros, bueno para nuestros socios, y crea oportunidades de libertad para el futuro".

"Así que, de nuevo, esto no se trata de que queremos paz, buscamos paz, no buscamos el conflicto, pero creemos que el conflicto no llega entre más fuertes somos. Y estamos felices de decirlo con claridad, como siempre ha estado dispuesto a decirlo claramente el presidente Trump, y por eso señalamos aquí claramente la influencia maligna del comunismo chino y su intento de impactar el Canal de Panamá o el área del Canal, lo cual no sirve ni a los intereses panameños ni a los estadounidenses. Y eso es algo que defenderemos todos los días."

9 de abril de 2025.

Panama Ports emite un comunicado sobre la auditoría ordenada por la Contraloría (resumen):

1. En el año 2005, PPC y el Estado panameño voluntariamente celebraron una adenda al contrato de concesión.
2. PPC ha realizado inversiones significativas que exceden los $1,695 millones, superando no solo la inversión de $50 millones de balboas requerida bajo el contrato de concesión original, sino incluso la de $1,000 millones acordada bajo la adenda, tal y como lo constató la Contraloría General de la República en el año 2020 tras un minucioso proceso de auditoría que duró aproximadamente 4 meses.
3. Por lo anterior, cualquier manifestación referente a lo que debió pagar PPC bajo el contrato de concesión celebrado en el año 1997 debe tomar en cuenta las adendas respectivas válidamente celebradas y aprobadas por ley.
4. PPC es la única empresa portuaria en Panamá en la que el Estado es accionista, con una participación del 10%. A lo largo de los últimos 28 años, PPC ha pagado al Estado panameño la suma de $126 millones en concepto de dividendos. Por consiguiente, el Estado recibe estos pagos en concepto de dividendos solamente de parte de PPC y no de los otros operadores portuarios.
5. Todas las exoneraciones fiscales otorgadas a PPC bajo el contrato de concesión, el cual fue aprobado por la Ley 5 de 16 de enero de 1997 y sus respectivas adendas, son precisamente las mismas exoneraciones fiscales otorgadas a los otros operadores portuarios en Panamá.
6. La Contraloría General de la República, en su informe de auditoría del año 2020, concluyó que PPC está en cumplimiento sustancial de las cláusulas y obligaciones del contrato de concesión. También, la Autoridad Marítima de Panamá certificó en el año 2021 que PPC está en cumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de concesión. Además, la extensión del

contrato de PPC es válida, se encuentra en vigor y cumple con todos los requisitos legales.

7. Durante la vigencia de la concesión, PPC ha pagado al Estado $668 millones, superando con creces las contribuciones de cualquier otro operador portuario en Panamá.

8. De acuerdo con la Contraloría General de la República, PPC ha contribuido a la economía nacional con una suma superior a $5,900 millones, a través de valor agregado, efectos indirectos, pagos al Estado e inversiones realizadas.

9. La contratación de proveedores de servicios ha representado ahorros significativos a PPC durante los últimos 10 años.

10. PPC ha cumplido con los pagos por movimiento de contenedores que ha exigido la Autoridad Marítima de Panamá, a la misma tarifa aplicable a todos los operadores portuarios. En ningún momento PPC ha dejado de cumplir con los pagos correspondientes a las tarifas aplicables por movimiento de contenedores a los operadores portuarios en Panamá.dientes a las tarifas aplicables por movimiento de contenedores a los operadores portuarios en Panamá.

8 de mayo de 2025.

Kevin Marino Cabrera, nuevo embajador de Estados Unidos en Panamá, participó el 8 de mayo, por primera vez, en una conferencia con los medios desde que presentó sus cartas credenciales el 5 de mayo.

En sus primeras palabras, Cabrera afirmó que, entre sus prioridades, está contrarrestar "las influencias malignas en la región, como la de China" Esto incluye proteger al canal de influencias que afectan nuestros intereses comunes".

16 de julio de 2025.

"A.P. Moller – Maersk (Maersk) abrió su nuevo centro logístico en Panamá Pacífico, fortaleciendo la posición estratégica de Panamá como puerta de entrada global a los mercados de Latinoamérica. Ubicada en una Zona Económica Especial en el lado Pacífico del país, la instalación abarca más de 20,000 metros cuadrados y ha sido diseñada específicamente para funcionar como un centro de distribución centralizado para empresas que operan en Latinoamérica, Norteamérica y Asia. Este centro permite a las empresas consolidar inventarios, optimizar la distribución regional y acelerar el tiempo de llegada al mercado desde una ubicación altamente conectada."

1 de agosto de 2025.

Panama Ports Company, S.A. (PPC), operadora de los puertos de Balboa y Cristóbal, respondió este viernes 1 de agosto, mediante un comunicado oficial, a las recientes declaraciones del contralor general de la República, Anel Flores, quien anunció la presentación de dos demandas ante la Corte Suprema de Justicia relacionadas con el contrato de concesión que la empresa mantiene con el Estado panameño desde 1997.

En su pronunciamiento, PPC destacó que forma parte de Hutchison Ports y que actualmente es objeto de un proceso de venta de ciertos activos del grupo a nivel global. La empresa aclaró que dicho proceso sigue en curso y que, llegado el momento, se realizarán las comunicaciones pertinentes, incluyendo las actuaciones correspondientes ante el Gobierno panameño.

"Creemos que la colaboración con el Gobierno de Panamá es vital para discutir el camino a seguir para PPC", señala el comunicado.

NOTA DE PRENSA



Panama Ports Company, S.A.

COMUNICADO DE PANAMA PORTS COMPANY, S.A. (PPC)

Panamá, 01 de agosto de 2025

Panama Ports Company, S.A. ("PPC"), operador de las terminales portuarias de Balboa y Cristóbal bajo el contrato de concesión aprobado mediante la Ley 5 de 16 de enero de 1997 y sus respectivas adendas, emite este comunicado ante las recientes declaraciones de la Contraloría General de la República de Panamá.

PPC, como parte de Hutchison Ports, es objeto de un proceso de venta de ciertos puertos de Hutchison Ports alrededor del mundo, proceso que está siguiendo su curso activo y no ha concluido. Llegado el momento dentro del proceso de venta, PPC llevará a cabo las comunicaciones pertinentes, incluyendo las actuaciones correspondientes ante el Gobierno de Panamá. Afirmamos que creemos que la colaboración con el Gobierno de Panamá es vital para discutir el camino a seguir para PPC y que queremos trabajar con el Gobierno por un futuro mejor para apoyar a Panamá.

Respecto de las acciones legales en curso, creemos firmemente que, el respeto a la seguridad jurídica y el estado de derecho brinda a las empresas e inversionistas la certeza de que Panamá es un país seguro para invertir.

Nuestra historia de más de 28 años es prueba del impacto positivo que hemos generado, al construir puertos de clase mundial, crear más de 25,000 empleos directos e indirectos y aportar miles de millones de balboas a la economía panameña. PPC ha buscado cooperación con el Estado panameño y continúa haciendo un llamado a la coordinación respetuosa y a las consultas para proteger la concesión que ha brindado servicios de alta calidad para el beneficio de Panamá y el mundo.

Panama Ports Company, S.A.

6 de agosto de 2025

La concesión del ferrocarril fue vendida por 600 millones a Maersk sin refrendo de la Contraloría. Eso decía hace 6 meses Bolo Flores.

El contralor general de la República, Anel Flores, explicó ayer que el contrato de concesión del Ferrocarril del Canal operado por Panama Canal Railway Company "no tiene refrendo" por parte de la Contraloría, sin embargo ya fue vendido a una división independiente de la naviera danesa Maersk.

Flores afirmó que "la ley indica claramente que cualquier prorroga, cesión, venta, cambio, tiene que pasar por Contraloría por un refrendo". Agregó que "tenemos que salir a defender nuestros bienes". El pasado lunes, el ministro de Economía y Finanzas (MEF), Felipe Chapman, reveló que APM Terminals (APMT), una división de la naviera danesa Maersk, desembolsó $600 millones para hacerse con la operación del ferrocarril del Canal de Panamá.

El contrato de concesión con Panama Canal Railway Company se firmó en el año 1998. El mismo establece la posibilidad de prórroga por 25 años, sujeta al cumplimiento de los términos del Contrato Ley No. 70 de 22 enero de 1998.

En el año 2023, la Contraloría "certificó mediante Informe de Auditoría de Cumplimiento, que ejecutó los términos establecidos en el Contrato lo que le otorgaba el derecho a la extensión de la concesión. En febrero 2023,

23 de septiembre de 2025

Mes y medio después de las declaraciones de Bolo Flores Mulino amenazó cpn vetar anteproyecto que busca derogar la concesión ilegal del Ferrocarril.

El contrato entre el Estado y Panama Canal Railway está bajo debate en la Asamblea Nacional tras la presentación del Anteproyecto de Ley 119, que busca derogar la Ley 15 de 1998 que otorgó la concesión del ferrocarril y sus terminales intermodales; sin embargo, el presidente José Raúl Mulino anunció quevetará la propuesta en caso de aprobarse, posición respaldada por la Cámara Marítima de Panamá, que advirtió que la derogación afectaría la seguridad jurídica y la confianza de los inversionistas en el país.



Esta es otra muestra de que no solo para la mina, sino también para el ferrocarril, el trato de Mulino es totalmente diferente para Panama Ports. Es obvio que de lo que se trata es de cumplir un mandato de Donald Trump.

Pero ahora se abre una caja de Pandora, porque otros proyectos como el del Ferrocarril, contratos ley de concesiones de telefonía, celulares y electicidad (Irhe, Intel), otros puertos, venta de ingenios, corredores, autopista Panamá-Colón, etc.. no resistirían el mismo análisis jurídico al realizado por la CSJ en relación a Panamá Ports, ya que todos ellos también cedieron soberanía y atentan contra el interés público.

5 de octubre de 2025

En una entrevista a Contra Peso, el embajador gringo, cuya injerencia en nuestros asuntos internos es permanente, afirmó:

"Usted dijo que la influencia de China en el canal ha sido 'maligna'. ¿Qué hechos sostienen esa palabra? Fechas, contratos, incidentes…"

"Absolutamente. Empezando por el acuerdo de CK Hutchinson. Muchos han dicho lo que ha dicho el presidente Trump en sus tweets. Pero en base a esos tweets hubo una auditoría de CK Hutchinson que arrojó que le deben más de 600 millones de dólares a Panamá. Yo diría que eso es bastante maligno. Diez millones sería algo, porque es un contrato grande… ¿Pero 600 millones?"

"Una cosa es decir 'no me gusta tu otro amigo' y otra 'elige o tendrás consecuencias' ¿Por qué actúan como lo segundo? ¿Cuáles serían esas "consecuencias"?

"Nosotros vemos la presencia china como maligna. Cada presidente hace diplomacia de una manera distinta. El presidente Trump está articulando sus preocupaciones sobre China, respecto al canal. Al final del día, el 70 % de lo que pasa por el canal va y viene de EE. UU. Así que para nosotros es bien preocupante la influencia de ellos."

17 de diciembre de 2025.

"Mundo marítimo":

La iniciativa del presidente de Estados Unidos, Donald Trump, para reducir la influencia china en el Canal de Panamá enfrenta un serio obstáculo. China está presionando para que su mayor naviera estatal, Cosco Shipping, obtenga una participación de control en la venta de decenas de puertos —incluidos los dos estratégicos puertos ubicados en cada extremo de la vía (Balboa y Cristóbal)— actualmente operados por el conglomerado hongkonés CK Hutchison. La exigencia ha llevado a un estancamiento en las negociaciones y amenaza con frustrar una operación valorada en US$22.800 millones, según plantea un artículo publicado por Wall Street Journal. El acuerdo, anunciado en marzo, contempla la venta de más de 40 puertos en todo el mundo, entre ellos Balboa y Cristóbal, en ambos extremos del Canal de Panamá. Los compradores son un consorcio encabezado por BlackRock y la naviera Mediterranean Shipping Co. (MSC), a través de su brazo portuario TIL, que avanzaron tras las advertencias de la administración Trump sobre los riesgos de seguridad asociados a la presencia china en la vía interoceánica.

Según fuentes cercanas a las negociaciones, Beijing reaccionó con dureza. Primero buscó que Cosco ingresara como socio en igualdad de condiciones, pero luego elevó sus demandas y ahora amenaza con bloquear la transacción si Cosco Shipping no obtiene una participación mayoritaria, junto con derechos de veto en la gestión de los puertos.

BlackRock y MSC habrían estado dispuestos a ofrecer a Cosco una participación equivalente, pero consideran inaceptable ceder el control. La Casa Blanca coincidió con esa posición.

"El Presidente ha dejado claro que el control chino del Canal de Panamá es inaceptable, viola el Tratado entre Estados Unidos y Panamá y pone en riesgo nuestra seguridad nacional y económica", señaló un funcionario de la Casa Blanca.

(Mundo Marítimo)

27 de diciembre de 2025.

El monumento que honraba la presencia china en Panamá en el Puente de Las Américas fue demolido por órdenes de la alcaldesa de Arraiján, Stefany Peñalba, la noche del 27 de diciembre.

El contrato de demolición fue refrendado por la Contraloría y, obviamente, una acción de esta naturaleza en terrenos que luego se supo pertenecen a la Caja de Ahorros no hubiera sido posible por sus implicaciones, sin el consentimiento de Mulino, del ministro de Seguridad, Frank Ábrego, cercano a la alcaldesa, y sin la exigencia del embajador yanqui.

20 de enero de 2026.

En el marco de la Cumbre de Davos, la Presidencia de la República reportó:

“El presidente Mulino también sostuvo un encuentro con representantes de la naviera danesa Maersk, la segunda más grande del mundo. Abordaron temas de mutuo interés vinculados a los proyectos de nueva infraestructura de terminales portuarias presentados por la Autoridad del Canal de Panamá, orientados a aumentar la capacidad, eficiencia y competitividad del sistema portuario panameño. Maersk reiteró la importancia estratégica de Panamá dentro de su red global y el potencial de estas iniciativas para consolidar al país como un “hub” logístico de clase mundial.”

“Asimismo, Panamá reconoció a Maersk, que opera bajo el régimen de Sede de Empresas Multinacionales (SEM) desde hace casi dos décadas, como uno de los principales usuarios del ‘hub’ portuario y logístico del país con un centro clave dentro de su ‘network’ global.”

“Estrategias que permitan impulsar el fortalecimiento de la competitividad comercial y la modernización de la infraestructura portuaria y logística de Panamá, fueron analizadas por el presidente José Raúl Mulino y Vincent Clerc, el CEO de A.P. Moller – Maersk, una de las empresas más grandes de transporte y logística, en una reunión bilateral este martes en Suiza.”

“Se informó que durante el encuentro, en el marco del Foro Económico Mundial en Davos, Mulino y Clerc exploraron oportunidades para avanzar en operaciones portuarias sostenibles, aprovechar la posición estratégica de Panamá para mejorar la conectividad global y ofrecer soluciones innovadoras para la cadena de suministro que estén alineadas con las prioridades de desarrollo de Panamá.

29 de enero de 2026.

La noche del jueves 29 de enero se dio a conocer en Panamá el fallo de inconstitucionalidad del contrato de Panamá Ports firmado en el año 1997. La ponencia estuvo a cargo del recién nombrado magistrado Carlos Villalobos Jaén, ex subordinado de Mulino en la firma Fábrega, Molino y Mulino, que, según la web de la Presidencia, la experiencia de Mulino se extendió al sector marítimo internacional, donde representó a



Scoop: Trump expecting favorable Panama Canal ruling to further "Donroe Doctrine"

Traducir post *Noticia publicada en Estados Unidos en Twitter 29 de enero 3:46 P.M.*



De axios.com

3:46 p. m. · 29 ene. 2026 · **9.929** Visualizaciones

Comunicado del Pleno de la Corte Suprema de Justicia

| Publicado: 2026-01-29 19:26:38 |

▶ REPRODUCIR



COMUNICADO

El Pleno de la Corte Suprema de Justicia de la República de Panamá, hace del conocimiento de la ciudadanía en general que durante su sesión ordinaria de hoy, 29 de enero de 2026, luego de amplía deliberación y discusión de la Entrada No. 119313-2025 y la Entrada 17547-2025, ambas consistentes en Demandas de Inconstitucionalidad contra la Ley No. 5 de 16 de enero de 1997, sus Adendas y el Acto de Prórroga, en cumplimiento de su obligación como guardiana de la Constitución Política, decidió Declarar que son INCONSTITUCIONALES.

Estas Leyes y Actos demandados guardan relación con el Contrato de Concesión entre el Estado y la Sociedad Panamá Ports Company, S.A., para el Desarrollo, Construcción, Operación, Administración y Dirección de las Terminales Portuarios de los Contenedores, Ro-Ro, de Pasajeros, Carga a Granel y Carga General en los Puertos de Balboa y Cristóbal.

Comunicado del Órgano Judicial, 29 de enero de 2026, 19:26
casi 4 horas después de la publicación en Estados Unidos
Unos minutos antes lo habían publicado con un error en la fecha, 29 de noviembre.

empresas navieras, armadores y bancos en Europa y Asia desde 1989, en otro claro conflicto de intereses entre los que abundan en el actual Gobierno. Villalobos fue ratificado apenas en diciembre de 2025 con una amplia votación de todas las bancadas de la servil Asamblea Nacional de Diputados.

El fallo se dio a conocer en Panamá 4 horas después de que el mismo se anunciara en Estados Unidos. Hecho insólito, solo comparable con lo sucedido hace más de un siglo cuando José Manuel Marroquín, presidente de Colombia, se enteró días después de la separación de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903.”

Palabras de Mulino el viernes 30 de enero de 2026, 7:35 am, donde anuncia que la empresa Maersk administrará los puertos, 16 horas después de que fuera publicado en EE.UU.

Panameños, me dirijo a ustedes en virtud del fallo del Pleno de la Corte Suprema de Justicia en

relación a la inconstitucionalidad del contrato de concesión de las terminales portuarias de Balboa y Cristóbal, operados por Panama Ports Company.

Nuestros puertos son uno de los pilares estratégicos para la economía nacional y un eslabón clave para el comercio internacional.

Somos plenamente conscientes de que el reciente pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia es una decisión de gran relevancia e impacto que requiere de toda nuestra atención y trabajo orientado a proteger este activo de todos los panameños.

Como es de público conocimiento, existían acciones legales contra el actual contrato de los puertos de Balboa y Cristóbal, desde mucho antes de ser gobierno, y no podíamos repetir los errores y la improvisación del pasado, por ejemplo, con respecto a la mina de cobre. Por esto, nuestro gobierno, desde hace un año, activó un plan de contingencia evaluando las consecuencias de las posibles posturas ante un eventual fallo de la Corte Suprema de Justicia sobre las demandas interpuestas.

Una era que se declarara constitucional el contrato y continuara Panama Ports como operador de las terminales portuarias. Es decir, el contrato se mantenía.

La otra posibilidad era que se declarara inconstitucional, como finalmente ocurrió, con lo cual teníamos que prever ese escenario tan delicado como importante, sobre todo para la comunidad portuaria internacional, usuaria de ambos puertos y toda la cadena de suministro mundial relacionada con la operación de los mismos.

Es importante destacar que, hasta que el fallo quede ejecutoriado, se produce un periodo de continuidad del actual operador, sin ningún cambio operativo.

Después comienza un periodo de transición hasta que se culmine con una nueva concesión, bajo términos y condiciones favorables para nuestro país.

Escuchamos a expertos de clase mundial, a diversas empresas del sector, ideas de operadores y clientes de los puertos durante meses. Gracias a esto, tenemos un panorama claro y previsible, que les quiero enunciar:

He designado al Asesor Presidencial, Ingeniero Alberto Alemán Zubieta, de innecesarias referencias, como líder coordinador de un equipo técnico que involucre las diversas competencias relacionadas con los puertos. De esta manera garantizaremos que cada paso se dé con orden, profesionalismo y claridad. No habrá improvisación alguna.

También he instruido a la Autoridad Marítima de Panamá para que se reúna de inmediato con la empresa Panama Ports Company, para que coordine las acciones necesarias con los propósitos antes mencionados.

Esperamos que la empresa, miembros de Hutchison Port y filial del conglomerado multinacional CK Hutchison Holdings, con presencia global y celosa de su reputación corporativa, colabore abiertamente en esta etapa.

El Estado panameño es garante de la defensa de los derechos que le asisten, por Constitución y la ley, a la empresa, y también será fiscalizador de las obligaciones contractuales que le corresponden, hasta que culmine el periodo de transición al que me he referido.

Por su parte, el Ministerio de Trabajo también acompañará este proceso, asegurando que la transición sea fluida y transparente para todos, como ente rector de las relaciones laborales en el país.

Ahora, quiero dirigirme a:

Los trabajadores:

Quiero ser claro: su fuente de trabajo es el activo más valioso de nuestras terminales y está garantizada. No se producirán despidos.

La Autoridad Marítima y el Ministerio de Trabajo tienen la instrucción directa de mantener un diálogo abierto y cercano con ustedes, protegiendo sus derechos y asegurando que la continuidad laboral de todos los trabajadores, así como el reconocimiento de sus derechos, sean respetados

y mantenidos.

A los proveedores y clientes de los puertos Comprendemos la importancia de la previsibilidad para sus empresas y contratos. Por ello, les aseguramos la continuidad de los vínculos vigentes y una transición administrativa ordenada. Continuarán como lo hicieron hasta el día de hoy, sin ningún tipo de variación.

Por último, quiero reiterar que este plan de contingencia, planificado junto a expertos nacionales e internacionales y diversos actores del sector marítimo y portuario, marcó el camino para una transición en etapas, debidamente analizada y prevista, durante todo el tiempo que hemos dedicado a valorar y comprender el sensible escenario que hoy tenemos.

Además de los detalles explicados, se han adelantado conversaciones y presentaciones con empresas de amplia experiencia en materia de operación portuaria a nivel mundial. Entre todas las gestiones, destacamos la realizada con APM Terminals Panama, una subsidiaria del grupo AP Moller-Maersk, que ha mostrado disposición para asumir, transitoriamente, la operación de ambas terminales y que cuenta con la capacidad y experiencia necesaria. Esta medida se activaría únicamente desde que quede ejecutoriado el fallo que dictó la Corte Suprema de Justicia, hasta que se produzca una nueva concesión, luego de un proceso abierto y participativo, defendiendo los intereses panameños, con la garantía de mejores recursos para nuestro país.

Señoras y señores, el día de hoy, la Autoridad Marítima junto al Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Seguridad ampliarán toda la información y responderán las dudas que puedan existir. Este mensaje pretende delinear los conceptos básicos que sustentarán los procesos a seguir.

De seguro surgirán interrogantes. Estas entidades, además de explicar, darán detalles sobre los pasos a seguir.



Presidencia de la República de Panamá
@presidenciapma



Mensaje del Presidente @JoseRaulMulino en relación al fallo de la Corte Suprema de Justicia.



7:35 a. m. · 30 ene. 2026 · **1.848** Visualizaciones

Panamá avanza, sus puertos seguirán operando sin alteración, y continuaremos sirviendo al mundo como el centro logístico de excelencia que somos.

Muchas gracias.

Mulino anunció la designación de Alberto Alemán Zubieta como líder del equipo técnico que guiará el proceso de transición en los puertos de Balboa y Cristóbal. Alemán Zubieta, que hacía un año estuvo en las reuniones con Maersk, también acompañó a Mulino en esta ocasión.

Es decir, en las dos últimas reuniones en Davos, Mulino se reunió con representantes de Maersk. En la primera reunión, la transnacional sale con el ferrocarril y en la segunda con los puertos. Con ello, además del centro logístico en Panamá Pacific, la gigante naviera se constituye en un monopolio en el canal.

Pero, además, como parte de la comitiva oficial en Davos estaba José Raúl Mulino Cohen, hijo del presidente, y de la firma Mulino & Mulino. En su reseña, este integrante de la élite económica, también beneficiario del IFARHU, señala:

"El Sr. Mulino se especializa en Derecho Marítimo y Corporativo. Su experiencia proviene de una larga tradición de su padre, José Raúl Mulino Sr., quien solía dirigir un prestigioso departamento de envío durante décadas en un bufete de abogados del que ahora está jubilado. Bajo su atención, se desempeñó como asistente legal y abogado jefe asociado durante varios años. Ha trabajado en estrecha colaboración con bufetes de abogados internacionales en relación con transacciones de financiación, incluida la redacción y el registro de hipotecas navales de derecho panameño y la emisión de dictámenes legales sobre los efectos vinculantes de los documentos de transacción en empresas panameñas, la redacción de autorizaciones corporativas y el debido registro de hipotecas navales en el Registro Público." De la página web de Mulino & Mulino.



José Raúl Mulino jr.



Verónica Mulino

Su hermana Verónica Mulino Cohen es parte también de la firma.

"La Sra. Mulino se especializa en Derecho Marítimo y Corporativo. Tiene una sólida experiencia en todo tipo de esquemas de registro bajo la bandera de Panamá y Liberia, trabajando en estrecha colaboración con los propietarios de buques, operadores de buques, bancos y operadores portuarios de todo el mundo en relación con el registro de buques, la financiación e hipoteca de buques, la coordinación de certificados técnicos de buques e inspecciones, reclamaciones marítimas y litigios."

"Mulino no ha tenido ninguna prudencia ni rubor en exhibir sus conflictos de interés; recordemos la presencia en la delegación que viajó a Brasil del contralor Bolo Flores y su relación con la producción de etanol y el banano". Página web de Mulino & Mulino.

30 de enero de 2025

"China aseguró este viernes (30.01.2026) que adoptará "todas las medidas necesarias" para proteger los derechos e intereses legítimos de sus empresas tras la decisión del Tribunal Supremo de Panamá de anular el contrato de concesión de los puertos operados por Panama Ports Company, filial del grupo hongkonés CK Hutchison."

"En rueda de prensa, el portavoz del Ministerio de Exteriores Guo Jiakun señaló hoy que la empresa afectada ya se ha pronunciado sobre el fallo y recordó que CK Hutchison considera que la resolución "va en contra de la base legal" bajo la cual la parte panameña aprobó los derechos de concesión, añadiendo que la compañía "se reserva todos sus derechos, incluida la vía judicial"".

"El Gobierno chino tomará todas las medidas necesarias para salvaguardar firmemente los derechos e intereses legítimos y legales de las empresas chinas", afirmó el vocero, sin entrar a valorar el contenido del fallo ni las decisiones del poder judicial panameño." (DW)

Por su parte, Panama Ports manifestó:

"Este es el último desarrollo de una campaña del Estado panameño impactando a PPC y a su inversionista por más de un año, que ha incluido un rango de acciones inesperadas contra la concesión y PPC. Durante 28 años de operación, PPC y su inversionista han invertido más de 1,800 millones de dólares en infraestructura, tecnología y desarrollo humano, cifra que representa múltiples veces la inversión realizada por cualquier otro operador portuario en el país. Estas inversiones han generado miles de empleos directos e indirectos y han sido determinantes para consolidar a Panamá como un hub portuario y logístico de referencia mundial, atrayendo a las principales líneas navieras del mundo y generando un impacto positivo para toda la nación", reseñan.

Añaden que "la concesión de PPC fue producto de una licitación internacional transparente" Desde ese tiempo, PPC ha cumplido con sus obligaciones contractuales y legales, incluyendo auditorías realizadas por el Estado, siempre actuando con total transparencia y plena disposición de colaboración".

También indican que el nuevo fallo, basado en información disponible, carece de fundamento jurídico y pone en riesgo no solo a PPC y su contrato, sino también el bienestar y la estabilidad de miles de familias panameñas, que dependen directa e indirectamente de la actividad portuaria, sino también el estado de derecho y la seguridad jurídica del país.

"El fallo es diametralmente opuesto a fallos que ya ha emitido la Corte Suprema respecto a contratos similares al contrato de PPC", exponen.

4 de febrero de 2025.

La Cancillería comunicó que la decisión de la Corte Suprema de Justicia sobre la inconstitucionalidad del contrato con Panama Ports Company "constituye el ejercicio legítimo de una facultad soberana del Órgano Judicial", la cual fue "adoptada tras el análisis de una controversia legal relacionada con una concesión portuaria, y no de una decisión de carácter político ni geopolítico", esto luego de que PPC anunció que inició un arbitraje en contra de la República de Panamá.

5 de febrero de 2025."Las autoridades chinas habrían pedido a empresas estatales suspender

conversaciones sobre nuevos proyectos con Panamá, esto como una medida de represalia tras la anulación del contrato para la operación de las terminales portuarias de Balboa y Cristóbal, vinculadas a la compañía CK Hutchison, según informó Bloomberg". (Estrella de Panamá)

En conferencia de prensa, Mulino fue consultado y respondió sobre la decisión del gobierno de escoger a APM Terminals Panama, subsidiaria del grupo AP Moller–Maersk, para asumir el proceso de transición de la operación de ambas terminales, con el objetivo de garantizar la continuidad operativa.

Aclaró que, mientras el fallo no esté debidamente ejecutoriado, PPC continúa operando ambos puertos, tal como lo establece la ley. Una vez concluido el proceso legal, se formalizará la relación con Maersk para la administración temporal.

Indicó que el fallo de la Corte es único, definitivo y final.

Por otro lado, según reportes de Reuters y Bloomberg, autoridades chinas habrían solicitado a empresas estatales suspender negociaciones sobre nuevos proyectos en Panamá, como parte de una respuesta más amplia al fallo judicial.

La instrucción, citada por fuentes familiarizadas con el tema, afectaría conversaciones relacionadas con infraestructura, logística, telecomunicaciones y energía, y pone en riesgo inversiones potenciales valoradas en miles de millones de dólares.

Ahora sí, algunos aspectos jurídicos.

El fallo de la Corte Suprema de Justicia (CSJ) de Panamá, que anuló la concesión a Panama Ports Company (filial de CK Hutchison, China), fue anticipado y respaldado por figuras clave en Estados Unidos, incluyendo al senador Marco Rubio y la Embajada de EE. UU. en Panamá, reflejando intereses estratégicos en el canal. El fallo no cita las normas, sino que copia los códigos QR.

El actuar de los magistrados de la Corte Suprema de Justicia y de José Raúl Mulino incurre en varios delitos como sustracción de documentos públicos,

Lector de PDF

TERMINALES PORTUARIAS DE CONTENEDORES, RO-RO, DE PASAJEROS, CARGA A GRANEL Y CARGA GENERAL EN LOS PUERTOS DE BALBOA Y CRISTÓBAL". ENTRADA 17547-2025

ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD PRESENTADA POR EL LICENCIADO ANTONIO E. MORENO CORREA, ACTUANDO EN NOMBRE DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, PARA QUE SE DECLARE QUE ES INCONSTITUCIONAL EL CONTRATO CELEBRADO ENTRE EL ESTADO Y LA SOCIEDAD PANAMA PORTS COMPANY, S.A., SUS ADENDAS Y PRÓRROGA AUTOMÁTICA. ENTRADA 119313-2025

PANAMÁ, VEINTINUEVE (29) DE ENERO DE DOS MIL VEINTISÉIS (2026).

VISTOS:

Cursan en esta colegiatura dos demandas de inconstitucionalidad, la primera presentada por los abogados Norman Castro y Julio Fidel Macías Hernández, actuando en sus propios nombres, para que se declare que es inconstitucional el artículo 1 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997 "Por la cual se aprueba el contrato a celebrarse entre el Estado y la sociedad PANAMA PORTS COMPANY, S.A., para el desarrollo, construcción, operación, administración y dirección de las terminales portuarias de contenedores, ro-ro, de pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal"; y la segunda presentada por el abogado Antonio E. Moreno Correa, actuando en nombre de la Contraloría General de la República, para que se declare que es inconstitucional el contrato celebrado entre el Estado y la sociedad PANAMA PORTS COMPANY, S.A., sus Adendas y prórroga automática.

Acogidas ambas demandas y cumplidos los requisitos propios para este tipo de procesos, al entrar el Pleno de la Corte Suprema de Justicia a resolver sobre la constitucionalidad de los actos, advertimos que las acciones presentan idénticas causa de pedir, objeto y pretensión, por lo que se procederá a la acumulación de las demandas, a fin de fallarlas en una sola sentencia.

1. SOBRE LAS DEMANDAS DE INCONSTITUCIONALIDAD

1/69

Como quiera que la admisión y sustanciación de las acciones, hasta quedar las dos en Estado de decidir, se adelantó de forma independiente, en esta sección sintetizaremos por separado los antecedentes que dan cuenta de ese tracto procesal.

1.1. LA DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD CON ENTRADA 17547-2025

Es la acción de inconstitucionalidad promovida por los abogados Norman Castro y Julio Fidel Macías Hernández, actuando en sus propios nombres, para que se declare que es inconstitucional, el artículo 1 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997 "Por la cual se aprueba el contrato a celebrarse entre el Estado y la sociedad PANAMA PORTS COMPANY, S.A., para el desarrollo, construcción, operación, administración y dirección de las terminales portuarias de contenedores, ro-ro, de pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal."

NORMA ACUSADA DE INCONSTITUCIONAL

El activador constitucional demanda como inconstitucional el artículo 1 de la Ley N°5 de 16 de enero de 1997, contenido en el siguiente código QR.



Cabe indicar, que este contrato tiene tres Adendas, aprobadas a través de las siguientes leyes:

- Ley N°55 de 28 de diciembre de 2005 "Que aprueba la Adenda N°1 al contrato suscrito entre el Estado y la sociedad PANAMA PORTS COMPANY, S.A.,

abuso de autoridad, infidelidad en la custodia de documentos o delitos contra la fe pública. Pero lo principal, se ha cometido por este gobierno entreguista otro delito de lesa patria, de traición a la patria, dado que cualquier acción que vulnere la soberanía o se alinee con intereses extranjeros en contra del bien común puede considerarse una violación a la seguridad nacional, un atentado a la personalidad interna del Estado. Los fallos de la Corte Suprema de Justicia deben ser producto de un proceso jurídico interno y soberano; es la esencia misma de su independencia como órgano del Estado. El presidente tiene la responsabilidad de mantener la soberanía y no puede subordinar las decisiones del Estado a intereses extranjeros como ha ocurrido.

Por otra parte, surgen cuestionamientos de por qué, al declararse inconstitucional la concesión de Panama Ports, se expulsa a la empresa y se le impide seguir operando a pesar de que toda la infraestructura pertenece a dicha empresa, es decir, no se ha expropiado; y la mina, cuya concesión también fue declarada inconstitucional, después de dos años, Cobre Panamá sigue operando.

Al declararse inconstitucional este contrato, igual suerte pueden correr los otros contratos portuarios y de privatización de empresas estatales en igual periodo de gobierno.

En este caso, ni Mulino ni la oligarquía arguyen los riesgos de arbitrajes internacionales, de sanciones multimillonarias para el país, ni de inseguridad jurídica, que tanto utilizaron para atemorizar a la opinión pública en el caso de la mina de Donoso.

Los contratos leoninos no llegaron solos; llegaron de la mano de bufetes que los elaboraron y autoridades de gobierno que los apoyaron, incluyendo presidentes, como la aliada de Mulino, Mireya Moscoso, responsable de la llamada equiparación de los puertos que significó para el Estado pérdidas de millones de dólares. Importante señalar que el agente residente de Minera Panamá es Morgan & Morgan, al igual que el de Panama Ports y Maersk.

Según la Corte Suprema de Justicia, el contrato minero violó 25 artículos de la Constitución Política, y el de Panama Ports, 8 artículos. Antes de entrar en operaciones, la minera sabía que había sendas demandas de inconstitucionalidad contra el contrato; con PPC, no. El primer fallo de inconstitucionalidad del contrato minero demoró 24 años. Este demoró un año respecto a los primeros recursos presentados el mismo día que Marco Rubio partía de su visita a Panamá, el 3 de febrero de 2025, y 7 meses después del presentado por el Contralor. Un recurso de inconstitucionalidad contra el contrato de Panama Ports fue rechazado por la Corte en 2021. La velocidad de la justicia corrupta de Panamá está en función de los intereses oligárquicos y de Estados Unidos en juego.

Según Mulino en su conferencia de prensa del 5 de febrero, el fallo de la corte es único, definitivo y final. ¿Y la mina? La Corte Suprema de Justicia de Panamá declaró inconstitucional el contrato-ley con Panama Ports Company, S.A. (PPC), determinando que es lesivo al interés público al generar beneficios desproporcionados para la empresa y perjuicios económicos al Estado. ¿Y la mina?

¿Quién investiga? ¿Quién juzga?

En un país verdaderamente libre, soberano, democrático e independiente, ya se hubiera iniciado una investigación para determinar por qué en Estados Unidos se sabía del fallo de la CSJ sobre Panamá Ports 7 horas antes de conocerse aquí y que la empresa Maersk administraría los puertos más de 16 horas antes que Mulino lo anunciara en Panamá.

Pero, ¿qué juez juzgaría?

Si el que tiene que juzgar al presidente y magistrados de la CSJ es el órgano legislativo, igual de podrido, corrupto y vendepatria que los otros.

Ahora, exactamente a un año de su visita a Panamá, el dictadorzuelo le llevará a Rubio su trofeo a Florida, en la Cumbre de Jefes de Estado a celebrarse los próximos días, la Gaceta Oficial que aún no se publica con el fallo de la CSJ.

El Gobierno de Mulino tiene a todo un país en contra: sindicatos, gremios de educadores, trabajadores de la salud, empleados públicos, pueblos originarios, mujeres, afrodescendientes, universitarios, jóvenes, estudiantes, comunitarios, activistas de derechos humanos, ambientalistas, LGTBQ+. Así lo reflejan ampliamente las encuestas. Lo apoya el pedófilo y genocida de Trump, su embajada y el poder político y económico que se sostiene en la actual Constitución y las leyes, que es la esencia de este Estado delincuencial, la fuerza bruta de los estamentos armados y sus medios de comunicación. Así controla los otros órganos del Estado. No tiene oposición formal, pues magistrados de la Corte Suprema de Justicia y diputados de la Asamblea le deben su puesto a ese poder económico que es propietario de los medios de comunicación que les confieren

tribuna y adulación. Mulino, con la seguridad de que ese poder y la impunidad lo acompañarán hasta después de la Presidencia, como creen otras autoridades que actúan de la misma forma y que son igualmente ultraderechistas, no le importa gobernar con autoritarismo, corrupción, nepotismo, conflicto de intereses y total desprecio a los derechos humanos y a la llamada institucionalidad democrática.

Estamos ante uno de los capítulos más oscuros y vergonzosos de nuestra historia. Es deber de los patriotas emprender otra vez la lucha en defensa de nuestra soberanía. Que la sangre derramada por nuestros héroes y mártires no haya sido en vano. Nos resistimos a ser otra vez colonia, como pretende el imperialismo y la oligarquía vendepatria.

Panamá, 6 de febrero de 2025.



FRENADESO

FRENTE NACIONAL POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS ECONÓMICOS Y SOCIALES

